**Deutscher Bundestag** **Drucksache 16/2147**

**16. Wahlperiode** 29. 06. 2006

# Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Birgit Homburger, Angelika Brunkhorst, Dr. Claudia Winterstein, Patrick Döring, Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Joachim Günther (Plauen), Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Otto Fricke, Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Dr. Heinrich L. Kolb, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP**

## Seeüberwachung

Die Überwachung der Meere und die Aufdeckung illegaler und unfallbedingter Einleitungen von Öl und zunehmend auch von Chemikalien gewinnen ständig an Bedeutung. Der Kostendruck auf die internationale Schifffahrt hat dazu geführt, dass noch immer auf See illegal Öl- und Chemikalienrückstände aus dem Schiffsbetrieb und auch aus Ladungsresten „entsorgt“ werden. Viele Tausend Tonnen illegale Öleinleitungen von Schiffen und Ölplattformen verschmutzen die Gewässer der Nord- und Ostsee.

Im Jahre 1986 ist ein von Bund und Küstenländern gemeinsam finanziertes Überwachungssystem mit der Inbetriebnahme von zwei Flugzeugen des Typs Dornier 28 eingerichtet worden. Inzwischen wird die Luftüberwachung von zwei Maschinen des Typs Dornier 228 durchgeführt. Der Betrieb und die Unterhaltung der Flugzeuge werden vom 3. Marinefliegergeschwader „Graf Zeppelin“ in Nordholz durchgeführt.

In einem Interessenbekundungsverfahren hat die Bundesregierung 2004 prüfen lassen, ob eine private Vergabe nicht kostengünstiger erfolgen könne.

Der Bundesrechnungshof hat in seinem Bericht 2002 (Bundestagsdrucksache 15/60) darüber hinaus festgestellt, dass die Seeüberwachung an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu übertragen sei.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Erfüllen die Flugzeuge des Typs Dornier 228 LM vom 3. Marinefliegergeschwader, die zur Seeüberwachung von Ölverschmutzungen eingesetzt werden, weitere hoheitliche Aufgaben, und wenn ja welche?

2. Über welche anderen Typen von Dornier 228 verfügt das 3. Marinefliegergeschwader, und welchen Zweck erfüllen sie?
3. Wie flächendeckend und mit welchem periodischen Abstand wird die Seeraumüberwachung von der Marine durchgeführt?
4. Wie beurteilt die Bundesregierung aus Sicht des Meeresumweltschutzes die Häufigkeit und Überwachungsdichte der in der Vergangenheit durchgeführten Flüge?
5. Welche Kosten fallen für die Seeüberwachung durch das 3. Marinefliegergeschwader für Beschaffungsrückstellungen, Betrieb und Unterhalt an?
6. Welche Mittel wurden zur Entwicklung und Anschaffung für die zur Überwachung verwendete Technik aufgewendet?
7. Wieweit handelt es sich bei der verwendeten Überwachungstechnik in den eingesetzten Flugzeugen um Einzelanfertigungen, und welche Technik setzen demgegenüber unsere europäischen Nachbarn zur Seeüberwachung ein?
8. Werden die Kosten der Seeraumüberwachung nach den jeweils gültigen Erstattungskostensätzen für Hilfeleistungen der Bundeswehr im Frieden als Durchführung fremder Aufgaben einer anderen Behörde in Rechnung gestellt, und werden der Marine die Kosten der Seeraumüberwachung erstattet?
9. Wenn die Kosten erstattet werden, von wem und wo werden diese verbucht, und wenn sie nicht erstattet werden, warum nicht, wo es sich doch nicht um eine marinespezifische Aufgabe handelt?
10. Sind die Verhandlungen der Staatssekretäre des BMVg und des BMVBS über den Einsatz der DO-229 LM, der 2002 noch andauerte (Bundestagsdrucksache 15/60, S. 211), inzwischen zu einem Abschluss gekommen, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
11. Wann wurde ein Interessenbekundungsverfahren durchgeführt, um einen privaten Markt für die Durchführung dieser Aufgabe zu klären, und wie viele Firmen beteiligten sich an diesem Interessenbekundungsverfahren?
12. Wer hat das Interessenbekundungsverfahren mit welchem Ergebnis ausgewertet?
13. Warum sind die DO-228 LM mit einem FLIR (Lasersystem für Flüge bei Tag und Nacht) zum Feststellen von Verschmutzungen und zur Beweissicherung ausgestattet, obwohl es das Bonn Agreement Aerial Surveillance Handbook nicht als notwendige Ausrüstung vorschreibt und unsere Nachbarn wie Norwegen, die Niederlande, Großbritannien und Frankreich es nicht einsetzen, und mit welchen Kosten war diese Ausstattung verbunden?
14. Hat die Bundesregierung prüfen lassen, welche anderen technischen Möglichkeiten der Seeüberwachung als bemannte Flugzeuge es gibt, und welche Effizienz diese anderen Möglichkeiten bei Erreichung der Ziele Vermeidung und Ahndung von illegalen Öleinleitungen aufweisen könnten, wenn nein, warum nicht?
15. Mit welchen technischen Mitteln führen, nach Kenntnis der Bundesregierung, unsere europäischen Nachbarn die Seeüberwachung durch, und gibt es andere europäische Staaten, die diese Aufgabe mit militärischen Luftfahrzeugen durchführen?
16. Trifft die Meldung des Weser-Kuriers vom 23. März 2006 zu, wonach ein Vertreter des Havariekommandos erklärt hat, dass das günstigste private Angebot bei der Hälfte der Leistung zum doppelten Preis gelegen habe, im Vergleich zu der Seeüberwachung durch das 3. Marinefliegergeschwader?

17. Wie hoch ist nach Erkenntnissen der Bundesregierung die jährliche Menge, aufgeschlüsselt für die letzten 10 Jahre, an illegalen Öleinleitungen in Nord- und Ostsee durch die Schifffahrt und durch Ölplattformen im Überwachungsgebiet der Bundesrepublik Deutschland?
18. Welche Verschmutzungen durch Öl und Chemikalien gehen im Verhältnis zu den Einleitungen durch die Schifffahrt und von Ölplattformen auf Direkteinleitungen küstennaher Industrien und auf die Frachten der Flüsse zurück?
19. Wie ist die Entwicklung der Flugstunden in den letzten 10 Jahren zur Seeüberwachung von Ölverschmutzungen?
20. Wie häufig haben die Überwachungsflüge in den letzten 10 Jahren eine Ölverschmutzung feststellen können, und wie werden die Daten aufbereitet?
21. Wie weit sind die Ergebnisse der Seeüberwachung gerichtsrelevant, und wie viele Verurteilungen wurden in den letzten 10 Jahren erreicht?
22. Welche Umweltkosten (Verschlechterung und Verlust natürlicher Funktionen und biologischer Vielfalt) werden nach Einschätzung der Bundesregierung durch die Verschmutzung der Meere durch illegale Einleitungen verursacht, und in welchem Verhältnis stehen diese zu den Kosten der Seeraumüberwachung?
23. Trifft es zu, dass die Seeüberwachung in erster Linie der Abschreckung dient, und wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?
24. Wäre es möglich, mit einer so genannten OSB-Boje eine bessere Beweissicherung bei Ölverschmutzungen durchzuführen und besser zu gerichtsrelevanten Daten zu gelangen, und wenn ja, warum wird diese OSB-Technik nicht verwendet?
25. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung in den letzten 10 Jahren ergriffen, um die Ahndung von illegalen Öleinleitungen zu verbessern?
26. Wie viele Ausfallstunden sind in den letzten 5 Jahren bei der Seeüberwachung durch die Marine angefallen?
27. Wer nimmt bislang zu welchen Kosten die Ausfallstunden der Marine wahr?
28. Wie viele Ausfallstunden hat die Marine in den letzten 5 Jahren für unsere Nachbarn geflogen?
29. Hat die Bundesregierung die Absicht, die Ausfallstunden der Marine durch Private wahrnehmen zu lassen, und wenn ja, um welchen Umfang an Flugstunden und Mitteln handelt es sich, und soll die Vergabe durch Ausschreibung erfolgen?
30. Wie wirkt sich die internationale Zusammenarbeit im Rahmen des Bonn Agreement Aerial Surveillance auf den täglichen Einsatz aus?
31. Gibt es eine Abstimmung, insbesondere auch der Einsatzpläne im Rahmen der Trilateralen Wattenmeerkooperation, mit den Niederlanden und Dänemark im Alltagsgeschäft?
32. Gibt es einen Erfahrungsaustausch mit den europäischen Staaten, und wie sieht der praktisch aus?
33. Welche Initiativen zur Seeüberwachung von Privaten bzw. Vereinen und Verbänden sind der Bundesregierung bekannt?
34. Gibt es eine Kooperation zwischen privater und öffentlicher Seeüberwachung, und wenn ja, wie sieht diese aus, und wenn nein, warum nicht?

35. Wird der Einsatzplan der Flugüberwachung mit den anderen fliegenden Einsatzkräften des Koordinierungsverbundes „Deutsche Küstenwache" zur Vermeidung von Doppeleinsätzen abgestimmt?

Berlin, den 27. Juni 2006

**Dr. Guido Westerwelle und Fraktion**

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333